

Zeitschrift:	Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber:	A. Waldner
Band:	1 (1874)
Heft:	25
Artikel:	Erwiderung: Schnellzüge und continuirliche Bremsen
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-2189

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

est réduit ou supprimé et l'action privilégiée n'inscrit pas même comme créance les arrérages en retard. Il y a là un état d'infériorité sans compensation, qui doit faire préférer la seconde catégorie de titres, avec partage de bénéfice. Celle-là seule est susceptible d'applications nombreuses, non pas seulement, à l'industrie des chemins de fer, mais à d'autres industries qui ont, comme celle-ci, quelque alea à côté d'un fond certain.

Deux systèmes peuvent être suivis, quant au partage du bénéfice.

Un exemple rendra plus clair l'explication de ces deux systèmes. Supposons une entreprise qui, outre un capital d'emprunt de 10 millions, ait 10 millions d'actions ordinaires et 10 millions d'actions privilégiées. Supposons encore que l'intérêt privilégié de ce dernier capital soit fixé à 5 p. c.

Sur les premiers produits libres, il faudra, dans ce cas, prélever 500,000 fr., et c'est après cette répartition qu'un partage de bénéfices est possible entre les deux types d'actions.

Un système qui a ses partisans — il a été employé en Angleterre notamment par les créateurs anglais de la Compagnie du Grand-Luxembourg — veut que le reliquat des bénéfices appartenne aux actions ordinaires, à concurrence d'une somme égale à celle qui a été attribuée par privilégié comme premier intérêt aux actions privilégiées. Ce n'est qu'ensuite que les recettes se partagent par moitié.

Le second système, plus avantageux, donne aux actions privilégiées une participation moins considérable, 15 ou 20 p. c. par exemple, mais immédiate, de telle sorte que, dès que les actions ordinaires reçoivent un dividende, le titre privilégié aura droit aussi à un second dividende à ajouter à l'intérêt qui lui a déjà été attribué.

Voici, dans les deux systèmes, et en reprenant les chiffres posés ci-dessus, comment se comportera le partage de bénéfices, dans quelques cas donnés:

	1 système		2 système	
	ord.	priv.	ord.	priv.
Bénéfice de 500,000	0	500,000	0	500,000
Bénéfice de 750,000	250,000	500,000	200,000	550,000
Bénéfice de 1,000,000	500,000	500'000	400,000	600,000
Bénéfice de 1,500,000	750,000	750,000	800,000	700,000

On voit le fonctionnement des deux systèmes. Avec un prélevement de 20 p. c. seulement dans l'excédant final du bénéfice, le second système est préférable au premier, au point de vue du titre privilégié, jusqu'au moment où l'un et l'autre capital reçoivent un intérêt de 7½ p. c. Et ce revenu est amplement suffisant pour un titre qui, en outre, jouit d'un prélevement privilégié et se trouve être ainsi une sorte d'obligation.

Mais, quel que soit le système de partage des bénéfices, on voit que l'adoption du principe donne un attrait réel et sérieux au titre action privilégiée. Avec ce principe, ce titre présente en effet, la fermeté de la créance et l'élasticité de l'action, en d'autres termes il offre cette séduction de laisser une porte, suffisamment large, ouverte à la bonne fortune de l'entreprise, tout en se réservant un privilégié et des garanties dans le cas d'un avenir moins favorable.

(Mon. d. Int. Mat.)

Erwiderung.

I.

In der schweizerischen Wochenschrift die „Eisenbahn“ ist ein Artikel „Schnellzüge und continuirliche Bremsen und eine sachbezügliche Studie über die Entgleisung auf der Nordostbahn am 20. Juni 1874“ erschienen, von Herrn A. Brunner, Controlingenieur des Betriebsmaterials der schweizerischen Eisenbahnen, welcher mich zu nachfolgender persönlicher Erwiderung veranlasst:

Im Artikel wird hauptsächlich nachzuweisen versucht, dass durch die Anwendung einer continuirlichen Bremse bei dem Schnellzuge Nr. 6 am 20. Juni die bedauerlichen Folgen der Entgleisung möglichst zu vermeiden gewesen wären und dass im Fernern der unruhige Gang der betreffenden Locomotive, bei schneller Fahrt, als die zunächst liegende Ursache der Entgleisung anzunehmen sei.

Ein Blick auf die dem Abschnitt 5 beigegebene Zeichnung, welche von mir für die Berichterstattung angefertigt und hier in Copie wiedergegeben worden ist, ergibt, dass von den 5 Wagen des Zuges 3 der schweizerischen Centralbahn, 1 Wagen den westschweizerischen Bahnen und nur 1 Wagen der schweizerischen Nordostbahn gehörte.

Für den Fall, dass Züge von solcher Composition, die hauptsächlich in den Schnellzügen zur Vermeidung des so lästigen Umsteigens gewählt wird, mit einer continuirlichen Bremse versehen sein sollten, ist zunächst erforderlich, dass ein continuir-

liches Bremssystem besteht, welches allgemein angewendet werden kann und völlig der Sicherheit entspricht.

Leider ist ein solches bisan nicht bekannt geworden.

Es befindet sich vielmehr das continuirliche Bremssystem zur Zeit noch im Versuchsstadion und ist desshalb nicht als entsprechend zu bezeichnen, was schon daraus hervorgeht, dass es noch nirgends allgemein eingeführt wurde.

Mit der am verbreitetsten, anscheinend einfachsten und den hiesigen Verhältnissen am meisten entsprechenden continuirlichen Bremse von Heberlein habe ich, wie Herrn Brunner auch bekannt sein wird, während des Zeitraumes von fast 2 Jahren umfassende Versuche angestellt, um deren Einführung zu ermöglichen.

Die Versuche haben indess noch nicht zu dem gewünschten Resultate geführt. Dieselben werden noch fortgesetzt, und dass man ernstlich bemüht gewesen ist, dieses System einzuführen, geht aus der einfachen Thatsache hervor, dass dasselbe im Programm vom October 1873 für die Herstellung der neuen Personewagen der Nordostbahn vorgeschrieben war, weil es damals den Anschein hatte, die noch bestehenden Mängel beseitigen zu können, was indessen nicht gelungen ist.

Da die luft- und elektrischen continuirlichen Bremsen noch weniger praktisch und zuverlässig und desshalb noch weniger anwendbar erscheinen, so war man wider Willen gezwungen, noch zuzuwartern.

Bei dem jetzigen Stande der Angelegenheit werden die angeblichen Vortheile, die sich im Uebrigen nur auf Versuche zu basiren scheinen, durch die Complicirtheit und Unzuverlässigkeit in der Wirkung völlig aufgehoben, und es wäre geradezu gegen die bisherige Betriebssicherheit gefrevelt, wenn die schweizerischen Bahnverwaltungen sich entschlossen hätten, die bis jetzt bewährte, wenngleich auch nicht vollkommene Bremsvorrichtung gegen eine der angeführten zu vertauschen.

Diese Meinung der Bahnverwaltungen über die continuirlichen Bremsen muss auch das schweizerische Handels- und Eisenbahndepartement theilen, da dasselbe in dem Entwurf der Betriebsvorschriften für die schweizerischen Eisenbahnen dieselben nicht einmal zur Anwendung empfiehlt.

Es ist vielleicht hier noch die Bemerkung am Platze, dass bei der Entgleisung am 20. Juni selbst die continuirliche Bremse erfolglos gewesen wäre, weil der rapide Verlauf derselben keinem der Beamten gestattet hätte, dieselbe in Wirksamkeit zu setzen, und dieser Bremse nicht bei Entgleisungen, sondern zur Verhinderung oder Abschwächung der Wirkungen bei Zusammenstössen ein Vortheil gegenüber der üblichen eingeräumt werden kann.

Bei der von Herrn Brunner angeführten Luftbremse von Westinghouse wäre durch die Trennung der Wagen der Verbindungsschlauch gerissen, wodurch die comprimirte Luft, welche als Bremskraft dienen sollte, keine Leistung hätte verrichten können. Für den Specialfall ist dies System als ein schlechtes zu bezeichnen.

Wenn zur Zeit, wie nachgewiesen ist, das continuirliche Bremssystem den Anforderungen noch nicht entspricht und durch dasselbe die bedauerlichen Folgen der Entgleisung nicht abwendbar waren, so kann auch anderseits nicht zugestanden werden, dass der angeblich unruhige Gang der betreffenden Locomotive die Entgleisung verursacht habe.

Zunächst sei die Anführung gestattet, dass der Führer schon circa 1000 Fuss vor der Entgleisungsstelle in Folge eines Körbsignals, welches ein langsameres Fahren erfordert, den Dampf abgesperrt hat. Durch die Untersuchung ist festgestellt worden, dass überhaupt an dieser Stelle bei allen Zügen für das instructionsmässig langsame Durchfahren der bald hierauf folgenden Wettinger-Curve der Dampf von den Führern abgestellt wird.

Mit dem Abstellen des Dampfes hörte aber die Leistung der Locomotive als Motor des Zuges auf und bewegte sie sich von da ab, wie die andern Fahrzeuge, durch die innenwohnende lebendige Kraft getrieben.

Es erhellt zunächst hieraus, dass der Eintritt der angeblich heftigen Oscillationen und die unregelmässige Achsenbelastung, welche Erscheinungen übrigens nur bei überangestrengten Locomotiven in gefährdendem Maasse auftreten können, hier nicht stattfinden konnte.

Herr Brunner führt selbst an, dass von dem Moment der Dampfabstellung die Locomotive auf den Zug keine ziehende, sondern eine Retardationskraft ausgeübt habe. Trifft nun, wie nachgewiesen ist, die Annahme nicht zu, so kann selbstredend auch die Folgerung, nämlich die angeblich heftige Oscillation und Unregelmässigkeit in der Achsenbelastung unmittelbar vor der Entgleisung nicht stattgefunden haben.

Die Locomotive 42, welche den Zug 6 führte, hat seit ihrer Inbetriebstellung vom März 1864 bis zum 20. Juni 1874 ohne Unfall und meistens in den Schnellzügen die Strecke von 433000 Kilometer zurückgelegt; die ganze Serie, 6 an der Zahl, auch ohne jeglichen Unfall die Strecke von 2,683,243 Kilometer.

Da die Totalleistung einer Locomotive erfahrungsmässig auf circa 500,000 Kilometer veranschlagt wird, die betreffende dagegen schon 433,000 ohne Unfall zurückgelegt hatte, so wird kein Ingenieur mit Recht behaupten können, dieselbe sei nicht betriebssicher gewesen.

Herr Brunner hat sich an Ort und Stelle selbst überzeugen können, dass dieselbe in allen ihren Theilen in vollständig tadellosem Zustande war, was auch durch die Experten bestätigt worden ist.

In ähnlicher Weise, wie den bis jetzt angeführten Theil, jedoch noch mit mehr Freiheit behandelt Herr Brunner den theoretischen des Artikels. Es beliebt ihm, in rein theoretischen Formeln beliebige ihm zutreffend scheinende empirische Werthe einzusetzen und so für seinen Zweck möglichst passend zuzustutzen.

Ich erlaube mir hierüber im Allgemeinen zu bemerken, dass solche Formeln keinen Werth haben, da sie zur Führung eines Beweises nicht dienlich sind.

II.

Es erscheint nunmehr die Frage berechtigt, was die Ursache der Entgleisung des Zuges 6 am 20. Juni gewesen sei. Da diese Angelegenheit bis jetzt noch nicht zum Abschluss gelangt ist, kann ich begreiflicherweise der betreffenden Behörde, welcher die Entscheidung zusteht, durch Angabe irgend einer Ursache nicht vorgreifen. Ich muss mich desshalb darauf beschränken, die hierüber aufgestellten Vermuthungen näher zu beleuchten.

Meiner Meinung nach ist die Entgleisung als ein Unglück zu bezeichnen, welches zu verhindern nicht möglich war. Es spricht zunächst dafür die Thatsache, dass der Fall vereinzelt geblieben und überhaupt seit dem Bestehen der Nordostbahn zum ersten Mal vorgekommen ist. Man hat angeführt:

„der Zug habe eine sehr grosse Geschwindigkeit besessen;“
„die Retardationskraft der Locomotive nach dem Abstellen des Dampfes habe ungünstig eingewirkt;“

„die Strecke sei im Bau begriffen gewesen,“ ist aber damit auch zu keinem Resultate gelangt, da unter denselben Vorkommnissen Millionen von Zügen befördert werden, ohne erfahrungsgemäss zu entgleisen. Ich erinnere hiebei nur an das Durchfahren der Schnellzüge durch kleinere Bahnhöfe.

Diese Annahmen können mithin, mögen sie auf den ersten Blick auch noch so begründet erscheinen, nicht als die eigentliche Ursache der Entgleisung angenommen werden. Es scheint mir besser, dies redlich einzugehen und dabei weitere Nachforschungen anzustellen, als dieselben für begründet anzunehmen und sich dabei zu beruhigen.

Da die Entgleisung eine exceptionelle ist, so scheint es mir angemessen, derselben auch eine ganz exceptionelle Ursache beizulegen und dieselbe einstweilen noch dahin gestellt sein zu lassen.

Es ist dabei der Fall nicht ausgeschlossen, dass ein aus dem Zuge fallender Gegenstand, oder einer, welcher auf den Schienen unbemerkt gelegen haben mag, die Entgleisung bewirkt hat, zumal nach der Untersuchung fast als feststehend anzunehmen ist, dass nicht, wie angegeben, die Locomotive, sondern der hinter dem Tender folgende erste Wagen wahrscheinlich zuerst entgleist und die Entgleisung des ganzen Zuges bewirkt hat. Für die Entgleisung des Wagens beschränke ich mich, hier nur die Hauptmomente anzu führen:

Es sind dies folgende:

1. die abgesonderte Lage des Wagens nach der Entgleisung.
Entgleiste nämlich die Locomotive zuerst, so waren alle Wagen des Zuges den gleichen Einwirkungen, höchstens in mehr oder minderem Grade, ausgesetzt.
2. Die ersten Spuren der Entgleisung auf dem Schienenkopfe waren kaum bemerklich und die Eindrücke auf den Schwellen von den Rädern kaum so tief, dass man einen mittlern Mannsfinger hineinlegen konnte.
Es ist hieraus wohl mit ziemlicher Sicherheit zu schliessen, dass diese schwachen Eindrücke und Spuren nur von einem leichten Fahrzeuge, resp. von einem Wagen herführen.
3. Dass der Beamte im dem Wagen 615 überhaupt der einzige ist, welcher die Entgleisung dadurch wahrgenommen hat, dass der Wagen anscheinend wie über Schwellen gelaufen ist.

4. Die wirkliche Entgleisungsstelle der Locomotive kennzeichnete sich durch bedeutende Zerstörung am Baumaterial entsprechend ihrem grössern Gewichte.

Herr Brunner, der im Auftrage des schweizerischen Handels- und Eisenbahndepartements an Ort und Stelle zu der Untersuchung hingesandt war, wird die zuerst angeführten Angaben bestätigen können.

Gegen die Entgleisung der Locomotive an der angeblichen Entgleisungsstelle spricht:

1. Die Behauptung des Locomotiv-Führers, die Entgleisung der Locomotive nicht wahrgenommen zu haben.
2. Das Nichtauftreten von Oscillationen oder verminderter Achsenbelastung, weil die Locomotive sich ohne Dampf bewegt hat.
3. Hauptsächlich die Thatsache, dass die Locomotive nach Rechts abgeschenkt ist, während sie naturgemäss nach der entgegengesetzten Richtung, resp. nach Links, und zwar unter einem Radius von ca. 40 Meter hätte abschwenken müssen, da sie sich frei überlassen war.

Herr Brunner erwähnt, dass von der Entgleisungsstelle an das rechte Vorderrad mit der Flantsche eine Strecke weit auf dem Schienkopfe gelaufen ist. War dem so, so musste naturgemäss bei der Abwälzung der nunmehr sehr ungleichen Räder eine Drehung im Sinne des kleineren, das ist, nach Links eintreten.

Was die Retardationskraft der Locomotive nach dem Abstellen des Dampfes anbetrifft, so kann dieselbe nur äusserst gering gewesen sein und zu der Entgleisung keine besondere Veranlassung gegeben haben.

Herr Brunner gibt dieselbe, auf Bramwell gestützt, zu zwei Kilogramm pro Tonne Zuggewicht an.

Eine einfache Rechnung nach dieser Formel, die mir übrigens sehr unzuverlässig erscheint, ergibt, dass dieselbe für den Zug $2 \times 100 = 200$ Kilogramm betragen haben soll.

Die Schiebkraft der Wagen gegen die Locomotive, resp. Tender, hat demnach nur 120 Kilogramm betragen und war desshalb ohne jegliche Bedeutung.

III.

Aus was für einem Grunde schrieb Herr Brunner den Artikel?

Es fällt zunächst auf, wie die continuirliche Bremse mit der Studie über die Entgleisung auf der Nordostbahn überhaupt in Verbindung zu bringen ist.

Es hat dem Herrn Brunner wohl ohne Zweifel hauptsächlich daran gelegen, die Entgleisung zu behandeln und seine Meinung hierüber öffentlich bekannt zu machen.

Es ist dieses Verfahren um so bedauerlicher, als die einzige zuständige Behörde, nämlich das schweizerische Handels- und Eisenbahndepartement, sein Urtheil noch nicht abgegeben, Herr Brunner mithin seiner ihm vorgesetzten Behörde vorgegriffen hat. Es ist dabei ferner noch der Umstand zu berücksichtigen, dass Herr Brunner sich nicht als Privatperson, sondern als eidgenössischer Beamter unterzeichnet und es somit entfernter Stehenden scheinen könnte, Herr Brunner habe im Einverständniß des Departements den Artikel geschrieben und damit die Ansicht desselben über den Unfall kundgegeben.

Der Artikel ist in der That nicht so abgefasst, wie er einer solchen Behörde entsprechen kann, namentlich fehlt es dabei an jedem Zusammenhang und jeder stichhaltigen Begründung der Annahmen.

Einzelne Beispiele, wie das vom Pferde, als Belag für die Lage der Locomotive und den Verlauf der Entgleisung im Allgemeinen, ist sogar unglücklich gewählt, weil ein Pferd als organisches Wesen mit einer Locomotive, als mechanisches Werk, gar nicht verglichen werden darf, zumal das Pferd Herr seines Willens, die Locomotive dagegen willenlos und in bestimmten Bahnen geführt wird. Auch die wiederholten Anpreisungen des Fairlie'schen Systems sind nicht passend.

Ich will dahin gestellt sein lassen, ob dies nicht der Hauptzweck des Artikels gewesen ist, jedenfalls ist dieses Vorgehen von einem eidgenössischen Beamten, in der Art und Weise, wie dies geschehen und in Verbindung mit dem Zweck der Studie überhaupt, als ein Druck und als eine Ueberschreitung seiner Befugnisse anzusehen. Dieses Vorgehen öffentlich zu rügen, war der Zweck meiner Erwiderung.

Zürich, den 10. December 1874.

May, Eisenbahn-Ingenieur.

Vereinigte Schweizer-Bahnen. Actiencoupons. Trotz Winterstürmen und Schneegestöber naht für die glücklichen Besitzer von Rigi-, Nordost- und Centralbahn-Actien die Zeit der

Rosen heran, nämlich die Einheimsung fetter Dividenden. Nicht so glücklich sind die Inhaber vieler anderer Eisenbahn-Actien, da die Einen nur ganz wenig, Andere gar nichts erhalten werden. Zwischen jenen Glückskindern und diesen mehr oder weniger Bemitleidenswerthen darf man nun die Actieninhaber einer Bahn einreihen, die bis in die letzten Jahre immer eher Ueberfluss an Mangel hatte, als in der Lage war, denen, die bei ihrer Gründung Häuser auf sie bauten, das Leben zu versüßen. Wir meinen die Actionäre der Vereinigten Schweizer-Bahnen. Zwar sind die Erträge dieser Bahn im laufenden Jahr noch nicht der Art, dass sich für die Inhaber von Stamm-Actien irgend eine Dividende herausschlagen lässt, und wir bedauern auch unsseitse die Illusionen zerstören zu müssen, welche vor einiger Zeit sich breit machten, ohne Zweifel in der uneigen-nützigen Absicht, durch Veräusserung des eigenen Besitzes den andern Erwerbern dieses Glück zuzuwenden. Dagegen stellen sich die Aussichten für die Inhaber von Prioritäts-Actien weit günstiger, denn wir trauen uns jetzt schon die Behauptung aufzustellen und mit Zahlen zu begründen, dass wenn nicht die Erträge der beiden letzten Monate dieses Jahres erhebliche Minder-einnahmen gegen das Vorjahr zeigen und nichts Ausserordentliches eintritt, den Prioritäts-Actien der normale Zins von 5 % ausgerichtet werden könne.

Bekanntlich reichte der Reinertrag der Bahn im Jahr 1873 hin, den Prioritäts-Actien einen Zins von 2 % = 10 Fr. auszuteilen, wobei immerhin dem Oberbauerneuerungsfond, sowie dem Reserve- und Amortisationsfond eine Summe von Fr. 498,554. 64 zum voraus zugewendet worden war. Wären nun die Betriebsergebnisse des laufenden Jahres denjenigen des Jahres 1873 gleich, so dürfte man wenigstens auf den Bezug dieser Zinsrate Hoffnung haben, um so eher als die diesjährigen Kohlenpreise sehr erheblich gesunken sind und wohl auch eine neue Lohnerhöhung nicht eingetreten sein wird, während im Vorjahr gerade die hohen Kohlenpreise und die Lohnerhöhung bewirkten, dass ungeachtet einer Mehreinnahme von Fr. 183,948. 65 gegenüber den Einnahmen vom Jahr 1872 statt der für dieses Jahr bezahlten 4 $\frac{3}{4}$ % nur 2 % als Zins verabfolgt werden konnten. Nach Ausrichtung dieses Zinses verblieb noch ein Rechnungssaldo im Betrag von Fr. 7,867. 50, der sich aber um Fr. 8,366, also auf Fr. 16,233. 50 erhöht, weil die Generalversammlung am 26. Juni d. J. beschloss, dass den in der Casse befindlichen 836 $\frac{3}{5}$ Prioritäts-Actien kein Zins zufallen solle. Stellt sich nun heraus, dass die Betriebsergebnisse des laufenden Jahres noch günstiger seien als diejenigen des Vorjahrs, so wird wohl dieser Mehrbetrag auf Rechnung der den Prioritäts-Actien zufallenden Zinsen zu verwenden sein, da einerseits erhöhte Einlage in den Oberbauerneuerungsfond etc. nicht statthaft ist, anderseits angenommen werden darf, dass die wesentlich reducirenden Kohlenpreise die erhöhten Betriebskosten während des eidgenössischen Schiessens zu decken ausreichen werden.

Die Rechnung stellt sich nun wie folgt:

Die vorjährige Reineinnahme reichte aus, den Prioritäts-Actien Fr. 10 auszurichten, macht auf 35,000	
Actien	Fr. 350,000.—
Dazu kommen:	
a) der Rechnungsüberschuss vom Jahre 1873	16,233. 50
b) Mehrbetrag der diesjährigen Einnahmen bis Ende September	442,811.—
c) Mehrbetrag derselben im Monat October	75,405. 16
	Fr. 884,449. 66
Da nun der Zins zu 5 % für 35,000 Actien blos beträgt	Fr. 875,000.—
so verbleibt ein Ueberschuss von der sich aber um weitere	Fr. 9,449. 66
also auf den Betrag von ...	20,915.—

steigt, sofern die oben erwähnten 836 $\frac{3}{5}$ Prioritäts-Actien noch im Depot des Unternehmens sich befinden.

Muthmasslich werden November und December ebenfalls eine Mehreinnahme zeigen, und in diesem Fall würde sich die Rechnung noch günstiger stellen; wenn aber die diesfälligen Einnahmen auch nur den vorjährigen gleichkommen, so alterieren sie jedenfalls die aufgestellte Berechnung nicht. Ebensowenig wäre der Einwurf von Belang, dass die Mehreinnahme des laufenden Jahres wenigstens für die letzten 4—5 Monate auf blos approximative Berechnung beruhen; denn die Erfahrung beweist, dass in Wirklichkeit das definitive Resultat in der Regel sich noch günstiger erzeigt.

Mag man indess an unserer, jedenfalls in guten Treuen aufgestellten Rechnung das und dieses aussetzen und in bisheriger Weise sich bemühen, durch Aeufung der vorhandenen Sparhäfen den Zins der Prioritäts-Actionäre zu kürzen, so viel liegt jedenfalls mit Gewissheit vor, dass das Nettoerträgniss der Bahn im laufenden Jahr ausreicht, den im Januar 1875 verfallenden Coupon in statutenmässiger Weise d. h. mit 2 $\frac{1}{2}$ % einzulösen, und wir denken, es sei nun einmal an der Zeit, dass sich die Verwaltung zur Anordnung dieser Maassregel entschliesse. Schon zwei Male wäre dazu Veranlassung gewesen: Zuerst im Jahr 1872, als wirklich 2 $\frac{1}{2}$ % bezahlt wurden und dann wieder im Jahr 1873, als sogar 4 $\frac{3}{4}$ % ausgerichtet werden konnten, beide Male aber erst im Juli des betreffenden Jahres gegen Aushändigung von zwei Coupons. Wenn wir nun auch das Jahr 1871/72 außer Betracht lassen wollen, mit Rücksicht darauf, dass die Verwaltung im December 1871 das schliessliche Rechnungsergebniss noch nicht kennen und daher im Zweifel stehen konnte, ob die vorhandenen Mittel zur Einlösung des Januar-Coupons ausreichen, so waren doch begründete Zweifel im Jahr 1872/73 nicht vorhanden, dass für das Jahr 1872 genügende Fonds zur Einlösung des Januar-Coupons vorhanden seien. Die Inhaber von Prioritäts-Actien sind übrigens nicht in der Lage, eine dahin zieliende Bitte an die Verwaltung zu stellen, sondern es steht ihnen das unbestreitbare Recht zu, an die Verwaltung die Forderung zu stellen, dass sie den im Januar verfallenden Coupon mit 2 $\frac{1}{2}$ % einzölse. Sie können sich nämlich für dieses Begehr auf eine ausdrückliche Bestimmung der Statuten stützen; ja wirklich auf die Statuten vom 8./14. April 1857, welche zwar — und gewiss mit allem Grund — einer Revision schon längst bedürftig waren, die aber von Seite der Verwaltung mit der inbrüstigsten Liebe festgehalten und daher wohl auch — befolgt werden. Der Art. 52 dieser Statuten schreibt vor, dass während der Bauzeit den Actionären ein jährlicher Zins von 5 % — halbjährlich zahlbar — ausgerichtet werden solle, wofür nöthigenfalls das Gesellschaftscapital in Anspruch genommen werden könne, welche Bestimmung, nebenbei bemerkt, dazu beitrug, dass sich am 31. December 1863 eine Unterbilanz im Betrage von blos Fr. 949,965. 21 herstellte, die erst im Jahr 1873 völlig aus Abschied und Tractanden fiel. Sodann besagt der Art. 55 wörtlich Folgendes:

"Sobald alle vereinigten Bahnen in Betrieb gesetzt sein werden, sind von dem jährlichen Ertragsüberschusse zum Voraus zu verwenden:

1.

2. Fünf vom Hundert des Gesellschaftscapitals, als Beitrag der semesterweise für die Actien zu bezahlenden Dividende von jährlichen fünf Prozenten.

Der Ueberschuss des Jahresertrages wird ebenfalls unter alle Actien vertheilt."

Offenbar mit Rücksicht auf diese Vorschrift der Statuten sind denn auch nicht nur die Prioritäts-, sondern ebenso die Stamm-Actien mit halbjährlichen Coupons versehen, und es hat die Verwaltung im Juli d. J. für die erste Serie der Prioritäts-Actien neue Couponbogen, wieder mit halbjährlichen Coupons, ausgegeben, was doch kaum geschehen sein wird, um in mit den Verhältnissen unbekannten Erwerbern solcher Titel blos den Glauben zu erwecken, dass sie halbjährliche Dividenden erhalten werden.

Für Stellung dieses Begehrns haben wir aber noch einen andern gewiss sehr gewichtigen Grund. Ungeachtet die Prioritäts-Actien in den letzten drei Jahren 2 $\frac{1}{2}$, 4 $\frac{3}{4}$ und 2 % abgeworfen haben und für das laufende Jahr eine erheblich grössere Dividende in sicherer Aussicht steht, macht doch der Curs, den diese Actien haben, einen betrübenden Eindruck; er stagnirt immer zwischen 235 und 245 und steht gegenüber andern Actien, die für das vorige Jahr gar keinen Zins zahlten und sogar noch eine grosse Unterbilanz haben, unverhältnismässig niedrig. Wir sind aber der festen Ueberzeugung, dass wenn die Verwaltung sich entschliesst, der Vorschrift der Statuten gemäss den Januarcoupon einzulösen, das auf den Curs der Actien einen die Speculation sehr ermutigenden Eindruck machen wird, was unzweifelhaft auch der Verwaltung nur erwünscht sein kann. Wir geben uns der zuversichtlichen Hoffnung hin, die Anregung werde nicht auf unfruchtbaren Boden fallen.

* * *

Abschaffung der II. Wagenklasse auf der englischen Midland-Eisenbahn. — Wie wir bereits in Nr. 24 dieses Blattes gemeldet haben, hat der Verwaltungsrath der englischen Mid-